

STRASBOURG Infrastructures routières

Le jour après le GCO

La construction de l'autoroute de contournement par le groupe Vinci va bouleverser l'organisation des circulations à Strasbourg. La CCI67 plaide pour un réaménagement de l'A35 tandis que des inquiétudes se font jour pour l'axe RN4/A351.



L'autoroute A351 à l'entrée de Strasbourg. ARCHIVES DNA - MICHEL FRISON

Les chiffres sont têtus. Aujourd'hui, l'A35 voit passer plus de 160 000 véhicules en moyenne journalière sur son tronçon le plus chargé, c'est-à-dire à hauteur de Cronenbourg. Selon le groupe Vinci, à qui l'État a confié la construction et l'exploitation de l'autoroute de contournement (A355), ce nouvel axe accueillera entre 20 000 et 30 000 véhicules, selon les sections, au bout d'une période de quelques années de montée en puissance. Il restera donc entre 130 000 et 140 000 véhicules sur l'A35. Ça fait encore beaucoup. D'autant que le trafic automobile et notamment poids lourds a été stabilisé ces dernières années en raison de la crise économique et qu'il pourrait bien reprendre sa progression. Dans une étude publiée en 2013, le

Centre d'études techniques de l'Équipement, estimait que le trafic journalier global ne baissera sur l'A35 que d'environ 10 % avec la mise en service du grand contournement ouest, (jusqu'à -20 % le matin et jusqu'à -13 % le soir). Le risque c'est que l'A35, gratuite et délestée d'une partie de son trafic face à un contournement à péage, n'en soit que plus attractive. C'est ce que pensent les dirigeants de la chambre de commerce et d'industrie du Bas-Rhin qui organisaient mardi à Strasbourg une réunion avec Marc Bouron, le président de la société concessionnaire Arcos, filiale du groupe Vinci, sur l'amélioration des accès de l'agglomération. « Le GCO est une condition essentielle mais elle n'est pas la seule » explique Jean-Luc Heimburger, le président de la CCI 67. La chambre consulaire, qui mi-

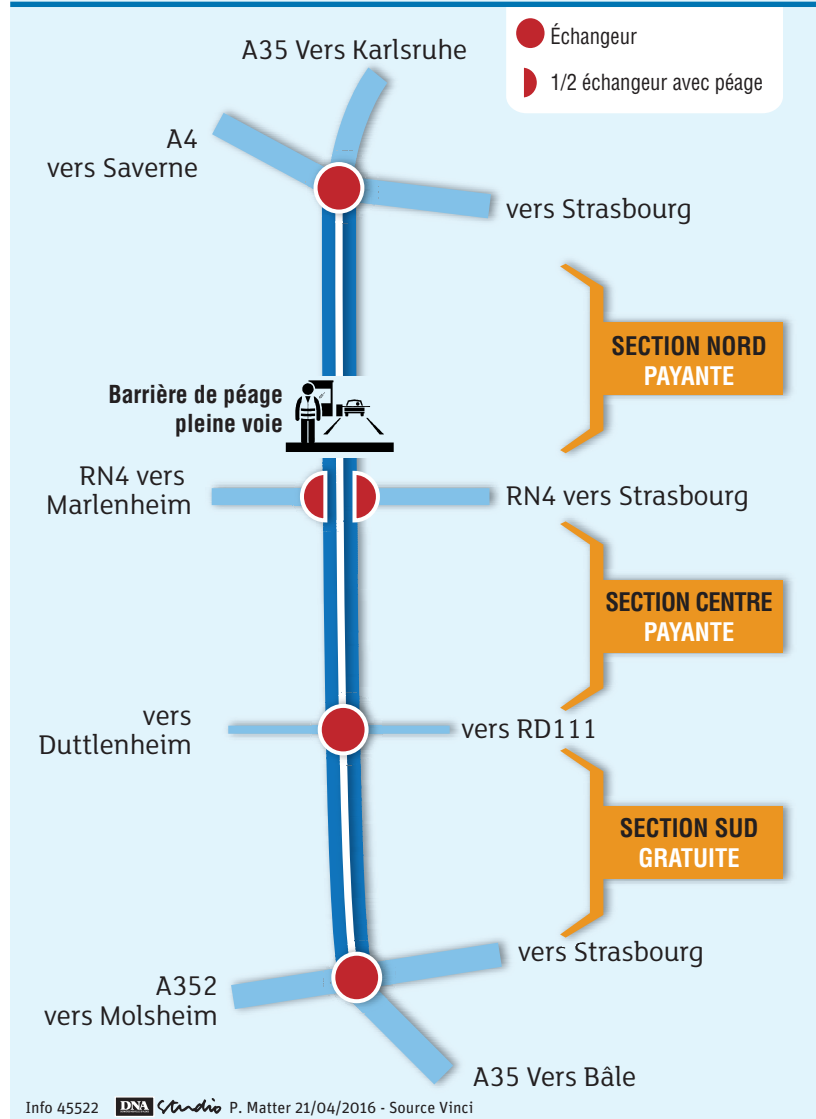
Un pôle multimodal

Vinci, le concessionnaire, envisage de créer un pôle multimodal en sortie de la nouvelle autoroute, à proximité de la RN4, à Ittenheim. Ce pôle comporterait une centaine de places de parking. Peut-être également un arrêt de transports collectifs comme le TSP0, quelques bornes de recharge pour véhicules électriques, peut-être une aire de logistique du dernier kilomètre.

Selon Marc Bouron, le président d'Arcos, la société concessionnaire (filiale du groupe Vinci), l'A355 pourrait être un « laboratoire ». Il dit souhaiter que des partenariats soient signés avec des start-up pour la mise au point de systèmes intelligents en lien avec l'automobile et que cela puisse être expérimenté en situation réelle de trafic sur la future autoroute. O.C.

lite de longue date pour le GCO (via notamment l'un de ses vice-présidents, Georges Lingenheld, dont l'entreprise de TP est aujourd'hui sur les rangs pour être sous-traitante de Vinci sur le chantier du GCO), vient de lancer une nouvelle campagne de communication pour aménager l'A 35 une fois la nouvelle autoroute construite. Mais la CCI ne veut pas non plus rendre l'A 35 complètement impraticable dans la mesure où les entreprises entendent continuer à l'emprunter pour accéder à Strasbourg. Ainsi, dans un document intitulé « repenser l'accessibilité de l'Eurométropole de Strasbourg », qu'elle vient de publier, la CCI préconise de développer les transports en commun, sans entrer dans le détail, de réaliser de nouvelles infrastructures routières comme la VLIO ou l'accès nord du port de Strasbourg. Pour ce qui est de la

Organisation des péages de l'A355 (GCO)



Info 45522 DNA Studio P. Matter 21/04/2016 - Source Vinci

requalification, elle reprend plusieurs projets existants comme l'interdiction du trafic poids lourds en transit, une information dynamique des automobilistes. Et plusieurs autres mesures (notre encadré) qu'elle aimerait voir étudiées par les services de l'État et mises en application pour le jour de la mise en service de la nouvelle autoroute.

Des services de l'État qui travaillent déjà sur le sujet depuis de longues années. ■

OLIVIER CLAUDON

► Le président de la société concessionnaire Arcos présentera le projet d'autoroute aujourd'hui devant la conférence des maires de l'Eurométropole.

INQUIÉTUDES POUR L'ENTRÉE OUEST DE STRASBOURG

Le principal échangeur du contournement ouest se situera à hauteur de la RN4. La RN4 est un axe déjà fort encombré et qui va accueillir, une fois l'autoroute mise en service, les véhicules en entrée et en sortie de l'autoroute de contournement : ceux qui voudront rejoindre ou quitter le Kochersberg par l'autoroute d'une part et d'autre part ceux qui voudront rejoindre ou quitter l'ouest ou le centre de l'agglomération en prenant l'autoroute. Le concessionnaire Vinci table, selon les annexes au contrat de concession, à l'horizon 2040, sur 9 800 véhicules qui quitteront chaque jour l'autoroute pour aller sur la RN4 et 10800 qui venant de la RN4 « monteront » sur l'autoroute. L'étude d'impact réalisée en 2015 dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de la RN4 indique que l'effet du GCO sera « un accroissement du trafic sur la section médiane Wasselone-Wolfisheim et une réduction du trafic sur les autres sections, notamment entre Wolfisheim et le centre de Strasbourg (l'A351) ». Mais l'étude en déduit que pour absorber le surplus de trafic généré par la nouvelle autoroute, il faudra faire passer la RN4 en deux fois deux voies. Ce qui favorisera une augmentation du trafic ouest-est et notamment celui de l'A351 entre Haute-

pierre et le CHU. « On a déjà un problème de bouchon au nord, au sud et à Haute-pierre, explique Stéphane Giraud, le directeur d'Alsace Nature. Le GCO va accentuer le fait de rabattre le trafic vers Strasbourg sur la RN4. »

La question se pose aujourd'hui de savoir comment sera orienté le trafic destiné à Strasbourg centre. On sait que l'échangeur nord, avec l'A4, sera réalisé de manière à ce que les flux soient naturellement orientés vers la nouvelle autoroute.

Sortie Strasbourg centre ?

A la question de savoir comment seront fléchés les différentes destinations, le concessionnaire Vinci explique qu'il est trop tôt pour le dire et qu'il vient seulement de débiter le travail d'élaboration du schéma de signalisation. Le moindre panneau aux abords de la nouvelle autoroute fera partie de ce schéma qui devra être approuvé par le ministère des transports. Et ce pas avant 2018.

Mais il est d'ores et déjà plausible d'imaginer qu'il y aura une sortie Strasbourg nord, une sortie Strasbourg sud et une sortie Strasbourg centre via la RN4 et l'A351.

O.C.

LES PROPOSITIONS DE LA CCI

Dans un document publié cette semaine et disponible sur son site internet, la chambre de commerce et d'industrie du Bas-Rhin s'attache à explorer des pistes de réflexion pour la requalification de l'A35 dans la traversée de Strasbourg. Le tout sous le prisme de l'intérêt des entreprises :

- Éviter le trafic de transit des véhicules légers. Le trafic des PL en transit sera normalement interdit, l'État s'y est engagé.
- Pour une gestion dynamique, modu-

lée dans la journée, de la vitesse maximum autorisée.

- Contre un péage sur l'A35 sauf pour les automobilistes seuls dans leur véhicule à l'heure de pointe.
- Contre le stockage des poids lourds aux heures de pointes.
- Contre une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage.
- Contre une voie réservée aux poids lourds.
- Pour l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les transports en commun.



GALERIE H
DESIGN - BAIN - CUISINE

OFFRE DE BIENVENUE -20%*
Votre espace décoré gratuitement par un designer italien !

3 boulevard de la Dordogne - 67000 STRASBOURG
03 88 36 34 20 - www.galerieh.net

*Code bienvenue DNA, valable en point de vente jusqu'au 30/06/2016 pour un achat de 5000 € minimum hors travaux

